

Filip WALCZAK
Uniwersytet Gdański

PANDEMIA CoViD-19 I POTENCJALNE WYZWANIA DLA BEZPIECZEŃSTWA MORSKIEGO

Abstrakt:

Pandemia CoViD-19 w szczególony sposób uderzyła w globalne bezpieczeństwo na morzu. Już 24 marca 2020 roku pojawiło się ognisko koronawirusa na lotniskowcu USS Theodore Roosevelt, zmuszając załogę do przerwania rejsu. Podobne przypadki uniemożliwiły kontynuowanie dotychczasowych zadań okrętom na całym świecie. Okręt wojenny okazał się środowiskiem sprzyjającym szybkiej transmisji patogenu. Ogniska koronawirusa na okrętach wymusiły zmiany istniejących procedur zwalczania chorób zakaźnych na ich pokładach. W połączeniu z intensywnymi szczepieniami marynarzy, zmiany te przynoszą widoczne rezultaty. Niemniej, z uwagi na perspektywę powstawania dalszych mutacji wirusa, sytuacja wymaga dalszego monitorowania. Zmniejszona aktywność sił morskich w obliczu pandemii wpływa negatywnie na właściwe dla nich działania poniżej poziomu progu konfliktu zbrojnego oraz realizację dyplomacji morskiej. Kluczowym wyzwaniem w funkcjonowaniu floty staje się egzekwowanie wymogów bezpieczeństwa przy jednoczesnym podtrzymaniu dotychczasowych działań. Celem artykułu jest charakterystyka najważniejszych zagrożeń dla bezpieczeństwa morskiego wynikających z pandemii CoViD-19 i sformułowanie postulatów dotyczących kierunków dalszych działań wobec tego rodzaju zagrożeń.

Słowa kluczowe: Bezpieczeństwo morskie, dyplomacja morska, CoViD-19.

Wpływ pandemii koronawirusa CoViD-19 na sprawy bezpieczeństwa międzynarodowego i geopolityki jest zagadnieniem złożonym i szeroko komentowanym. Co szczególnie trudne z perspektywy opracowania naukowego – sama pandemia pozostaje zjawiskiem dynamicznym, rodzącym różne skutki wraz z kolejnymi falami zakażeń i mutacjami wirusa. Niezależnie od globalnych procesów możliwe jest obecnie wyodrębnienie nowych wyzwań związanych z

pandemią, w tym dotyczących bezpieczeństwa morskiego. W niniejszym artykule bezpieczeństwo morskie odnosić się będzie do *maritime security* w rozumieniu Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego IMO (Pyć, 2013), definiowanego w języku polskim przez T. Szubrychta jako bezpieczeństwo morskie państwa, obejmujące przeciwstawianie się lub minimalizowanie wszystkich zagrożeń na akwenach morskich (Szubrycht, 2006). Zadania z obszaru bezpieczeństwa morskiego są wykonywane przede wszystkim przez siły morskie państw przybrzeżnych, na których zdolności pandemia CoViD-19 wpływa w sposób szczególny.

W ramach niniejszego artykułu poruszone zostaną wyzwania dla bezpieczeństwa morskiego wpływające w największym stopniu na działania flot wojennych – zjawisko ognisk koronawirusa na okrętach wojennych oraz wpływ CoViD-19 na prowadzenie działań z obszaru dyplomacji morskiej. W oparciu o najnowsze dostępne opracowania na temat poszczególnych zjawisk dokonano ich charakterystyki i sformułowano wskazówki dotyczące kierunków dalszych działań wobec tego rodzaju zagrożeń.

Ogniska CoViD-19 na okrętach wojennych

USS Theodore Roosevelt

Pierwszym dużym ogniskiem koronawirusa na pokładzie okrętu i jednocześnie przypadkiem, który przykuł uwagę mediów, były wydarzenia na pokładzie lotniskowca *USS Theodore Roosevelt*. Zakażenia raportowano 23 marca 2020 roku, 13 dni po zakończeniu wizyty w wietnamskim porcie Da Nang. W badaniach opublikowanych na łamach *New England Journal of Medicine* wykazano, że pierwsze objawy CoViD-19 u marynarzy, u których później potwierdzono zakażenie, odnotowano już 11 marca (Kasper i in., 2020, s. 2420). Cztery dni później okręt zawinął do portu Guam, przerywając rejs. Załoga poddana została kwarantannie w szpitalu wojskowym w bazie Guam, a na okręcie pozostała jedynie nieliczna załoga złożona z niezakażonych marynarzy i oficerów. Do maja 2020 roku zakażenia wystąpiły u kolejnych 1271 członków załogi, co stanowiło 26,6% całej obsady lotniskowca.

Wkrótce po powrocie okrętu do portu, 2 kwietnia 2020 roku, komandor Brett Crozier został usunięty ze stanowiska dowódcy okrętu przez pełniącego obowiązki Sekretarza Marynarki Thomasa Modly'ego. Bezpośrednim uzasadnieniem tej decyzji była wiadomość e-mail wysłana przez komandora Croziera do 10 oficerów – kontradmirała Stuarta Bakera, dowódcy grupy uderzeniowej lotniskowca (a zarazem

bezpośredniego przełożonego komandora), wiceadmirała DeWolfe'a Millera, dowódcy morskich sił powietrznych na Pacyfiku, oraz admirała Johna Aquilino, dowódcy Floty Pacyfiku. Wiadomość została także przesłana do kolejnych siedmiu komandorów, z których pięciu znajdowało się wtedy na pokładzie lotniskowca. Już następnego dnia wiadomość, w której dowódca okrętu zwracał się o pomoc w walce z koronawirusem i sygnalizował brak odpowiednich środków do przeciwdziałania pandemii na pokładzie, została ujawniona przez media (*Command Investigation...*, 2020, s. 71). Wiadomość została wysłana bez wcześniejszego kontaktu z bezpośrednim przełożonym, obecnym na okręcie kadm. Bakerem, stanowiła więc obejście łańcucha dowodzenia. Jednocześnie w korespondencji pominięto dowódcę 7. Floty, bezpośredniego przełożonego kadm. Bakera. Decyzja o usunięciu komandora Croziera spotkała się z krytyką, a sam oficer był owacyjnie żegnany przez załogę okrętu (Snodgrass, 2020, Sonne, Lamothe, Horton, 2020). Opinia publiczna uzyskała wgląd w wydarzenia poprzedzające wysłanie e-maila i następujące później dzięki ujawnieniu raportu Departamentu Marynarki z dnia 27 maja 2020 roku. W raporcie wskazano na słuszność początkowych działań komandora Croziera w walce z pandemią, jednak krytyce poddano brak jego decyzji o wprowadzeniu szerokiej kwarantanny na okręcie po potwierdzeniu pierwszych zakażeń na okręcie 24 marca 2020 roku. Kwarantanną objęci byli w tym czasie jedynie nieliczni marynarze szczególnie narażeni na kontakt z osobami spoza załogi w porcie Da Nang, z której to kwarantanny zostali zwolnieni pięć dni później. Zwolnienie tej grupy z kwarantanny również wskazano w raporcie jako błąd dowódcy. Najostrzejszej krytyce poddano jednak wysłaną przez dowódcę okrętu wiadomość. Stwierdzono, że komandor Crozier w niedostatecznym stopniu kontaktował się ze swoim bezpośrednim przełożonym, błędnie ocenił sytuację, a swoją wiadomością wprowadził chaos w trwające już wtedy przygotowania do przyjęcia załogi okrętu na wyspie Guam. Wiadomość nie wpłynęła więc w żadnym stopniu na pozytywne rozwiązanie sytuacji, czego nie mógł zmienić fakt, że w opinii autorów opracowania stanowiła ona szczerą i powodowaną dobrymi intencjami gest dowódcy. Co więcej, wiadomość nie została wysłana z użyciem zabezpieczonej sieci (*Command Investigation...*, 2020, s. 18-20). Zdaniem autorów opracowania, ówczesny brak wiedzy o mechanizmach rozprzestrzeniania się koronawirusa nie mógł stanowić usprawiedliwienia dla błędów komandora Croziera, toteż podjęta wobec niego decyzja o pozbawieniu dowództwa została podtrzymana. Raport

zawiera w tym względzie jeszcze dalej idące wnioski. Zdaniem autorów, Crozier nie powinien już być wyznaczony na jakiegokolwiek inne stanowisko dowódcze. W przypadku jego bezpośredniego przełożonego, kontradmirała Bakera, wstrzymano trwającą procedurę awansu.¹

Casus lotniskowca *USS Theodore Roosevelt* jest obecnie najlepiej opisanym w literaturze przypadkiem wybuchu ogniska CoViD-19 na okręcie. Jak w soczewce skupia on wszystkie komplikacje związane z walką z epidemią w tym środowisku. Każda jednostka pływająca stanowi zamkniętą, małą przestrzeń, na której jednocześnie znajduje się stosunkowo duża grupa ludzi. Na lotniskowcu typu *Nimitz*, do którego to typu należy *USS Theodore Roosevelt*, przebywa ponad 3,5 tysiąca członków załogi dysponujących pokładem o długości około 300 metrów. W ciasnych korytarzach wewnątrz okrętu niemożliwe jest zachowywanie powszechnie rekomendowanego na lądzie dystansu 2 metrów pomiędzy osobami. W wielu przedziałach niedostępna jest właściwa wentylacja, co również sprzyja rozwijaniu się chorób przenoszonych drogą kropelkową, takich jak CoViD-19. Specyfika pracy na okręcie nie pozwala na zachowanie sterylnych warunków. Co więcej, szpitale okrętowe z reguły nie są przygotowane na jednoczesną opiekę i izolację dużej grupy marynarzy, co wynika po części z ograniczonego miejsca do izolowania ludzi, jak również z niewielkiej liczby personelu medycznego. W przypadku lotniskowca typu *Nimitz* liczy on tylko około 70 osób, włącznie z psychologiem, dentystami, oficerem administracyjnym, czy nieodzownymi na lotniskowcu specjalistami z zakresu medycyny lotniczej (Martin, Brahmhatt, 2021). Przeprowadzone dochodzenie epidemiologiczne wykazało bezpośredni związek między częstotliwością zakażeń a pracą w zamkniętych, gorzej wentylowanych pomieszczeniach wewnątrz okrętu, takich jak przedziały maszynowni i uzbrojenia czy przestrzenie magazynowe. Odsetek zakażeń był dużo niższy w przypadku personelu pokładu lotniczego, z zasady pracującego na świeżym powietrzu (Kasper i in., 2020, s. 2420-2021).

¹ Sytuacja na *USS Theodore Roosevelt* pośrednio przyczyniła się także do dymisji pełniącego obowiązki Sekretarza Marynarki Thomasa Modly'ego. 6 kwietnia 2020 roku pojawił się on w Guam na spotkaniu z załogą lotniskowca. Podczas swojego przemówienia otwarcie krytykował działania byłego dowódcy okrętu, co spotkało się z szeroką krytyką i zmusiło Modly'ego do podania się do dymisji już następnego dnia (*Acting Navy secretary resigns after insulting aircraft carrier's ousted captain*, https://www.washingtonpost.com/national-security/acting-navy-secretary-resigns-after-insulting-aircraft-carriers-ousted-captain/2020/04/07/263ba574-78f7-11ea-b6ff-597f170df8f8_story.html (22.01.2022 r.))

Średnia wieku załogi okrętu wojennego jest z reguły niska, w przypadku *USS Theodore Roosevelt* wyniosła 27 lat (*Ibidem*, s. 2417), a jej członków, ze względu na standardowe wymagania sił zbrojnych, cechuje dobry stan zdrowia. Z tego powodu większości z nich nie dotyczą główne czynniki ryzyka wpływające na ciężki przebieg zakażenia, takie jak otyłość, zaawansowany wiek czy choroby towarzyszące. Znajduje to odzwierciedlenie w statystykach – na omawianym okręcie śmierć w związku z zakażeniem poniósł tylko jeden członek załogi, 41-letni podoficer (LaGrone, 2020). Nie powinno to jednak skłaniać do bagatelizowania skutków pojawienia się wirusa na okręcie. Po pierwsze, rosnąca liczba zakażeń wprost przekłada się na zdolność załogi do wykonywania swoich obowiązków, a w rezultacie na gotowość bojową okrętu. Na trudność w skompletowaniu wachty narażone są w pierwszej kolejności fundamentalne dla okrętu, wspomniane powyżej zamknięte przedziały wewnątrz kadłuba. Przez wzgląd na swoją specyfikę, w największym stopniu przedziały te sprzyjają rozprzestrzenianiu zakażeń. Po drugie, każda kolejna mutacja koronawirusa cechuje się nie tylko większą zakaźnością, ale także cięższym przechodzeniem choroby przez coraz młodszych pacjentów. Wreszcie, po trzecie, nie można pomijać konsekwencji zdrowotnych wywoływanych w organizmach także młodych i zdrowych pacjentów przez tzw. długi CoViD, czyli długotrwałe utrzymujące się w organizmie skutki zakażenia (Aiyegbusi, Hughes, 2021). W określonych przypadkach, powikłania takie jak przewlekłe choroby płuc czy serca, rozwijające się wskutek zakażenia, mogą wykluczyć dotkniętych nimi marynarzy ze służby. Dotyczy to zwłaszcza specjalistów, od których wymagany jest bardzo dobry stan zdrowia, np. nurków czy personelu lotnictwa morskiego.

Lotniskowiec wyszedł w morze ponownie dopiero 20 maja 2020 roku, niemal dwa miesiące po powrocie do Guam. Pandemia spowodowała, że Marynarka Wojenna Stanów Zjednoczonych na długi czas utraciła jeden ze swoich dziesięciu pozostających w czynnej służbie lotniskowców stanowiących trzon floty. Podobnie jak inne siły morskie świata U.S. Navy musiała w krótkim czasie wyciągnąć wnioski z przypadku *USS Theodore Roosevelt*. Oczywiście nie znaczy to, że do roku 2020 na okrętach nie funkcjonowały odpowiednie procedury na wypadek epidemii, ale okazały się one niewystarczające w walce ze szczególnie zakaźnym CoViD-19. Sytuacja związana z wiadomością e-mail dowódcy lotniskowca pokazała też, jak chaotycznie odbywa się komunikacja w sytuacji kryzysowej pomimo zastosowania istniejących procedur. Najważniejsze i szeroko przyjęte regulacje

dotyczące walki z CoViD-19 na okrętach dotyczą dziś poprawy czystości i częstszej dezynfekcji pomieszczeń oraz wprowadzenia obowiązku noszenia maseczek ochronnych i zachowania dystansu społecznego tam, gdzie to możliwe, jak również zakazu swobodnego przemieszczania się nakładanego na członków załogi okrętu na 14 dni przed wyruszeniem w rejs. Nowi członkowie załogi mogą przystąpić do wykonywania swoich obowiązków dopiero po 14-dniowej kwarantannie i serii negatywnych wyników testów na CoViD-19 (Kasper i in., 2020, s. 2425). W ten sposób minimalizowane są ryzyka związane z wchodzeniem na pokład osób potencjalnie zakażonych. Oprócz tego, zależnie od lokalnej sytuacji epidemicznej, ograniczane są możliwości opuszczania okrętów podczas wizyt w portach zagranicznych. Środki te, nawet przed wprowadzeniem szczepionek, okazały się skuteczne. Choć nie zapobiegły one występowaniu nowych ognisk wirusa na okrętach amerykańskich, to skutecznie powstrzymały niekontrolowane rozprzestrzenianie się patogenu, ograniczając liczbę zakażonych.

Doświadczenia lotniskowca *USS Theodore Roosevelt* zostały wykorzystane już miesiąc później, gdy ognisko epidemii pojawiło się na niszczycielu *USS Kidd* podczas operacji antynarkotykowej na Pacyfiku. Dzięki sprawnym działaniom dowództwa rozwój zakażeń na okręcie udało się ograniczyć, a niszczyciel wrócił do swoich zadań po sześciotygodniowym pobycie w porcie i dezynfekcji (*USS Kidd Public Affairs*, 2020).²

Środki podjęte na okrętach wojennych zostały kilka miesięcy później uzupełnione przez podstawowe narzędzie profilaktyki – szczepionki.³ W przypadku amerykańskich sił zbrojnych marynarka wojenna od samego początku była liderem w szczepieniu swojego personelu. W październiku 2021 roku aż 90% personelu U.S. Navy zostało zaszczepionych dwiema dawkami szczepionki, co było znacznym sukcesem na tle sił powietrznych i armii (po 80%) oraz piechoty morskiej (77%)⁴. Bez wątplenia powszechny dostęp do szczepionek przeciwko CoViD-19 stanowi jedną z przyczyn braku większych ognisk

² <https://www.navy.mil/Press-Office/News-Stories/Article/2284120/uss-kidd-commanding-officer-sends-thank-you-letter-to-san-diego/> (22.01.2022 r.)

³ Pierwszą dopuszczoną do powszechnego użytku szczepionką był produkt firmy Pfizer, zatwierdzony przez Federalną Agencję Leków 10 grudnia 2020 roku (Neergard, Perrone, 2020).

⁴ *Hundreds of thousands of U.S. troops have not yet complied with vaccine mandate as deadlines near*, *The Washington Post*, <https://www.washingtonpost.com/national-security/2021/10/10/military-vaccine-mandate/> (22.01.2022 r.).

koronawirusa na okrętach wojennych państw Sojuszu Północnoatlantyckiego w drugim roku pandemii.

Charles de Gaulle

8 kwietnia 2020 roku ministerstwo obrony Francji poinformowało o wcześniejszym powrocie do Tulonu grupy uderzeniowej lotniskowca *Charles de Gaulle*, wracającej z kilkumiesięcznego rejsu na Morzu Śródziemnym, podczas którego grupa lotnicza lotniskowca wspierała działania przeciwko tzw. Państwu Islamskiemu. Powodem było podejrzenie wystąpienia zakażeń koronawirusem SARS-CoV-2. 10 kwietnia potwierdzono zakażenie 50 członków załogi.⁵ Po powrocie do portu marynarze zostali objęci kwarantanną, a finalna liczba zakażeń osiągnęła 1121 z 1769 przebadanych marynarzy. W ramach tej liczby, niesprecyzowaną liczbę zakażeń odnotowano także na wchodzącej w skład zespołu fregacie *Chevalier Paul* (Bylicki, Delarbre i in., 2021, s. 9).

Późniejsze dochodzenie, którego wyniki opublikowano 12 maja 2020 roku, nie pozwoliło na ustalenie, w którym momencie doszło do transmisji wirusa na okręt. Poszlaki wskazują jednak, że po raz pierwszy wirus pojawił się na pokładzie *Charles de Gaulle* już pod koniec lutego. Rozprzestrzenianie się wirusa zostało dodatkowo przyspieszone przez wizytę w porcie Brest, do której doszło w połowie marca, jeszcze przed wprowadzeniem obostrzeń na terytorium Francji (*Investigation de l'épidémie...* 2020, s. 36). W raporcie z dochodzenia podkreślono także problem zatłoczenia – w kajutach okrętu przebywało od 10 do nawet 40 marynarzy. Oceniając rozwój zakażeń na lotniskowcu i fregacie *Chevalier Paul*, odnotowano że to właśnie lepszy układ pomieszczeń i mniejsze ich zatłoczenie miał wpływ na znacznie mniejszą liczbę zakażeń (*Investigation de l'épidémie...*, 2020, s. 37). Po wyjściu z Brestu na lotniskowcu wprowadzono ściślejszy reżim sanitarny, ale jeszcze w marcu został on odwołany, a dowództwo okrętu – nie mając jeszcze informacji o jakimkolwiek zakażeniu na pokładzie okrętu - wydało zgodę na koncert dla załogi 30 marca, po którym tempo przyrostu nowych zakażeń na okręcie wzrosło drastycznie. Taka decyzja z perspektywy obecnej wiedzy o CoViD-19 wydaje się nieodpowiedzialna, ale przypadek

⁵ *Communiqué: Mission Foch - Confirmation de cas de CoViD-19 à bord du porte-avions Charles de Gaulle*, 2020, Centre media du ministère des Armées, https://www.defense.gouv.fr/english/salle-de-presse/communiqués/communiqué_mission-foch-confirmation-de-cas-de-CoViD-19-a-bord-du-porte-avions-charles-de-gaulle (22.01.2022 r.).

lotniskowca *Charles de Gaulle* zwraca uwagę na mniej oczywisty aspekt walki z epidemią na okręcie, a mianowicie konieczność zapewnienia odpowiedniego morale członków załogi. Wielotygodniowe rejsy na pokładach okrętów są same w sobie doświadczeniem trudnym. Poza stresem związanym ściśle z wykonywaniem zadań, marynarze są narażeni na negatywne skutki rejsu, pośród których możemy wyróżnić poczucie osamotnienia, przypadki przemocy pomiędzy członkami załogi, czy przeciążenie pracą (Sanden, 2014). Wykonywanie obowiązków na okręcie w warunkach obostrzeń sanitarnych, przy dodatkowo ograniczonym kontakcie z innymi członkami załogi, bez wątpienia potęguje negatywny wpływ tych czynników na marynarzy. Obecnie niedostępne są szczegółowe badania w tym obszarze, choć bez wątpienia temat ten zasługuje na szczególną uwagę specjalistów medycyny wojskowej. W tym kontekście decyzja francuskich oficerów o poluzowaniu obostrzeń na okręcie nie powinna być zaskoczeniem. Pomimo iż w toku późniejszego dochodzenia stwierdzono pewne nieprawidłowości w sposobie walki z pandemią na francuskich okrętach, to dowódca lotniskowca *Charles de Gaulle* ani żaden z jego podwładnych, w przeciwieństwie do dowódcy *USS Theodore Roosevelt*, nie stracili w związku z wybuchem epidemii swoich stanowisk.

Omówione powyżej przypadki lotniskowców *Charles de Gaulle* i *USS Theodore Roosevelt* były szeroko komentowane przez międzynarodowe media i stały się jednymi z symboli najwcześniejszego etapu pandemii. Brak wiedzy na temat nowego koronawirusa w początkowym okresie jego rozprzestrzeniania może też do pewnego stopnia tłumaczyć skalę zakażeń na obu okrętach. Na potrzeby niniejszego artykułu konieczne jest jednak przywołanie jeszcze jednego przykładu niekontrolowanego ogniska pandemii na okręcie. Rozwinęło się ono znacznie później niż na omówionych dotychczas okrętach, latem 2021 roku.

Munmu Daewang

Południowokoreański niszczyciel *Munmu Daewang* pełnił, począwszy od lutego 2021 roku, półroczną służbę rotacyjną w ramach *Cheonghae* – morskiego kontyngentu przeznaczanego do ochrony żeglugi na wodach Zatoki Adeńskiej. Niestety, okręt opuścił Koreę Południową na kilkanaście dni przed rozpoczęciem kampanii szczepień w tym kraju, a dla marynarzy nie przewidziano żadnej przyspieszonej możliwości

przyjęcia szczepionki przeciwko CoViD-19⁶. Decyzja o wysłaniu w rejs niezaszczepionej załogi okazała się poważnym błędem. Na przełomie czerwca i lipca marynarze z niszczyciela zetknęli się w jednym z afrykańskich portów z wysoce zakaźnym wariantem koronawirusa Delta. W krótkim czasie zakażonych zostało 247 marynarzy z 301 przebywających na okręcie, tj. ponad 80% członków załogi. 19 lipca wszyscy marynarze zostali ewakuowani z Afryki na pokładach koreańskich samolotów KC-330, a ich miejsce na pokładzie pozostającego w porcie okrętu zajął zespół 150 w pełni zaszczepionych marynarzy, którego celem było zapewnienie powrotu jednostki do portu w Pusan (*South Korean destroyer...*, 2021). Żaden z zakażonych marynarzy nie poniósł śmierci, niemniej konieczność ewakuacji marynarzy z Afryki była dla południowokoreańskich sił zbrojnych znaczącym ciosem wizerunkowym. Wykazano szereg błędów w procedurach panujących na okręcie, na czele z leczeniem pierwszych zgłaszających objawy marynarzy środkami przewidzianymi do leczenia pospolitych przeziębień (Choi, 2021). Nie ulega jednak wątpliwości, że podstawowymi błędami były: wysłanie na rejs do Afryki załogi okrętu bez jej uprzedniego zaszczepienia oraz brak procedury odpowiednio wczesnego testowania członków załogi po opuszczeniu portu.

HMS Queen Elisabeth

W tym samym czasie, inne floty wojenne odnosiły wymierne sukcesy w walce z CoViD-19. 9 grudnia 2021 roku zakończył się rejs wielonarodowej *Carrier Strike Group 21*, skupionej wokół lotniskowca *HMS Queen Elisabeth*. Podczas siedmiomiesięcznego rejsu okręty floty brytyjskiej, amerykańskiej oraz niderlandzkiej odwiedziły ponad 40 państw u wybrzeży Atlantyku, Morza Śródziemnego, Oceanu Indyjskiego i Pacyfiku. Rejs ten miał w założeniu stanowić demonstrację globalnych ambicji Zjednoczonego Królestwa i sygnalizować strategiczny zwrot na Pacyfik, wyrażony w opublikowanej 16 marca strategii globalnej – „Globalna Brytania w erze konkurencji” (Biskup, 2021, Smidak, 2021). Wydźwięk rejsu i jego rola dla Royal Navy były tym ważniejsze, że był to pierwszy rejs grupy uderzeniowej brytyjskiego lotniskowca na Pacyfik od roku 1997, kiedy to *HMS Illustrious* brał udział w uroczystościach przekazania Chinom kontroli nad Hongkongiem (Brooke-Holland, 2021).

⁶ *South Korean Government Apologizes Over Virus-Stricken Destroyer*, NBC, <https://www.nbcdfw.com/news/national-international/south-korea-govt-apologizes-over-virus-stricken-destroyer-crew-test-positive/2685880/> (22.01.2022 r.).

Przerwanie takiego rejsu przez pandemię mogłoby dotkliwie wpłynąć na rozwój brytyjskiej polityki zagranicznej w tym regionie.

Do transmisji koronawirusa na pokład lotniskowca doszło już w połowie lipca 2021 roku, co zostało ujawnione podczas rutynowego testowania członków załogi. Dzięki testom udało się szybko wskazać grupę około 100 zakażonych z załogi liczącej niemal 700 marynarzy i szybko odizolować ją od pozostałych (Beale, Shearing, 2021). Zakażenia nie wpłynęły znacząco na zdolności okrętu – w czerwcu i lipcu *HMS Queen Elizabeth* wspierał operację *Inherent Resolve* przez ataki z powietrza na obiekty tak zwanego Państwa Islamskiego, po czym kontynuował rejs⁷. Zgodnie ze stanowiskiem Royal Navy, na okręcie przestrzegane były odpowiednie przepisy sanitarne, opierające się przede wszystkim na obowiązku korzystania z maseczek ochronnych oraz na utrzymywaniu dystansu między marynarzami tam, gdzie to możliwe. Niewątpliwie kluczowym czynnikiem były jednak szczepienia – każdy brytyjski marynarz biorący udział w rejsie został uprzednio zaszczepiony (Beale, Shearing, 2021).

Wraz z rozwojem nowych wariantów koronawirusa, ogniska jego zakażeń będą pozostawać ciągłym zagrożeniem dla okrętów wojennych, zwłaszcza podczas ich międzynarodowych i globalnych operacji. Opierając się jednak na dostępnych materiałach dotyczących zarówno pierwszych, dotkliwych przypadków zakażeń na lotniskowcach *USS Theodore Roosevelt* oraz *Charles de Gaulle*, jak również na późniejszych przypadkach sukcesów w tłumieniu ognisk wirusa, widzimy iż środki ostrożności wdrażane przez floty wojenne są w stanie zapewnić gotowość realizowania zadań bojowych przez okręt nawet pomimo walki z wirusem równolegle odbywającej się na pokładzie. Z uwagi na ciągły niedobór informacji na temat najnowszych szczepów koronawirusa i potencjalnych powikłań związanych z zakażeniem, jak najściślejsze ograniczenie zakażeń wśród marynarzy pozostaje kluczowym obowiązkiem sił zbrojnych, w wykonanie którego winny zostać zaangażowane wszelkie dostępne środki walki z epidemią.

Dyplomacja morska w dobie CoViD-19

W świetle powyższych rozważań na temat ognisk epidemii na okrętach wojennych, ich wpływ na zdolności bojowe okrętu jest

⁷ *Stealth jets fight Daesh in first combat missions from HMS Queen Elisabeth*, <https://www.gov.uk/government/news/stealth-jets-fight-daesh-in-first-combat-missions-from-hms-queen-elizabeth> (22.01.2022 r.).

oczywisty. Bardziej skomplikowany jest wpływ koronawirusa na działania okrętów wojennych poniżej poziomu wojny, składające się na dyplomację morską. Za *Strategiczną Koncepcją Bezpieczeństwa Morskiego RP* (2017) możemy wskazać takie elementy dyplomacji morskiej, jak działania niesiłowe, obejmujące pomoc humanitarną, współpracę cywilno-wojskową, wysuniętą obecność oraz budowę sojuszy, m.in. przez wizyty w portach. Odrębny zbiór stanowią rozwiązania wykorzystujące siłę w zakresie ograniczonym, czy to poprzez przymus morski, czy w ramach operacji pokojowych. Dyplomacja morska obejmuje całe spektrum możliwości prowadzenia polityki na morzu i stanowi element właściwy wyłącznie siłom morskim. Decydują o tym takie czynniki jak duży zasięg sił morskich i stosunkowa łatwość ich rozmieszczenia, elastyczność, zdolność utrzymania gotowości bojowej przez długi czas, a wreszcie wyjątkowa rola symboliczna okrętów wojennych. Wpływają na nią takie elementy, jak tradycyjne postanowienia prawa morskiego (m.in. traktowanie pokładu okrętu jako terytorium państwa bandery) czy utrwalone dziedzictwo „dyplomacji kanonierek”, której zasadnicza rola w realizowaniu polityki kolonialnej XIX-wiecznych mocarstw europejskich, z reprezentowanym przez Royal Navy Zjednoczonym Królestwem na czele, była niepodważalna (Rowlands, 2012).

Zadania z obszaru dyplomacji morskiej stanowią dziś jeden z kluczowych obszarów działania nowoczesnych flot wojennych. Kurtuazyjne wizyty w portach do marca 2020 roku stanowiły integralną część międzynarodowych ćwiczeń morskich NATO i innych sojuszy militarnych. Oprócz tego, demonstracyjne ćwiczenia okrętów Sojuszu Północnoatlantyckiego na wodach wokół Krymu, czy regularne rejsy zespołów uderzeniowych lotniskowców amerykańskich u wybrzeży Tajwanu, stanowią integralną część polityki państw NATO i ich sojuszników wobec agresywnych zachowań Federacji Rosyjskiej oraz Chińskiej Republiki Ludowej. Zręczne korzystanie z narzędzi dyplomacji morskiej może mieć zarówno charakter pragmatyczny, tj. prowadzić do osiągnięcia doraźnych celów, na przykład w obszarze transakcji zbrojeniowych, jak i idealistyczny – stawiając za cel promocję wartości danego państwa w sferze międzynarodowej (Davidson, 2009).

Nawet pobieżna analiza obowiązków flot w ramach dyplomacji morskiej pozwala stwierdzić, że spektrum działań możliwych do podjęcia w stanie pandemii zostało znacząco ograniczone. Na całym świecie międzynarodowe ćwiczenia na morzu były w minionym roku odwoływane bądź ograniczane – na odwołanie przedsięwzięcia

zdecydowano się w roku 2020 m.in. wobec ćwiczenia *Cold Response*. Ćwiczenia te stanowią jeden z najważniejszych sprawdzianów zdolności sił NATO do działania w Arktyce, a także okazję do manifestowania interesów państw Sojuszu Północnoatlantyckiego i ich sojuszników w tej części świata (Danilov, 2020).⁸ Równocześnie ustały sojusznicze wizyty w portach, poza wizytami o charakterze ściśle technicznym.

Jednocześnie, właśnie z uwagi na wyjątkową rolę dyplomacji morskiej, potencjalne przerwanie rejsu ze względu na ognisko pandemii na okręcie grozi w określonych okolicznościach poważnym uszczerbkiem dla wizerunku państwa bandery jako podmiotu zdolnego realizować swoje cele na danym akwenie. Przykładowo, ognisko koronawirusa na lotniskowcu typu *Nimitz* mogłoby zostać łatwo wykorzystane w propagandzie chińskiej, jeśli do przerwania rejsu miałyby dojść u wybrzeży Tajwanu. Konsekwencje takie mogą się okazać dotkliwe tym bardziej, że państwa takie jak Chiny czy Rosja nie informują o przypadkach koronawirusa na swoich okrętach i niezmiennie budują obraz sił morskich zdolnych przeciwstawić się wszelkim wyzwaniom. Utrzymując taką narrację, szczególnie łatwo mogą one wykorzystać informacje o ogniskach koronawirusa na okrętach innych państw do podkreślenia własnej przewagi w obliczu kryzysu.

Podobnie jak niemal każdy inny aspekt życia podczas pandemii, także dyplomacja morska musi zostać dostosowana do nowych wyzwań. I tak, międzynarodowe ćwiczenia na morzu odbywają się obecnie w sposób dostosowany do wymogów sanitarnych. Wzorcowym przykładem takiego dostosowania mogą być coroczne ćwiczenia Sojuszu Północnoatlantyckiego BALTOPS odbywające się na Morzu Bałtyckim. Mimo pandemii ćwiczenia odbyły się zarówno w roku 2020, jak i 2021, w formule dostosowanej do obowiązujących wymagań sanitarnych, co oznaczało m.in. rezygnację z ćwiczebnego desantu morskiego, podczas którego mogłoby dochodzić do kontaktu między żołnierzami i marynarzami różnych narodowości⁹. Przenoszenie kolejnych aspektów życia do sieci daje też podstawy do rozwinięcia obecności flot

⁸ Ćwiczenia *Cold Response* odbywają się regularnie od roku 2006 jako przeciwwaga dla rosyjskich demonstracji siły w obszarze Arktyki. W ćwiczeniach biorą udział także członkowie programu Partnerstwo dla Pokoju, zwłaszcza Szwecja i Finlandia.

⁹ Naval Striking and Support Forces NATO Public Affairs, *BALTOPS 2020 Press Release*, <https://www.c6f.navy.mil/Press-Room/News/News-Display/Article/2203055/baltops-2020-press-release/> (22.01.2022 r.).

wojennych, zespołów okrętów, a nawet pojedynczych jednostek pływających w mediach społecznościowych. Największe marynarki wojenne państw zachodnich od dawna pozostają aktywne w sieci razem z pozostałymi rodzajami sił zbrojnych swoich krajów. Pandemia jest zatem okazją do nadrobienia zaległości w tym zakresie na przykład przez Marynarkę Wojenną RP, której kanały społecznościowe wykorzystywane są w ograniczonym zakresie. Podczas lockdownu obecność w mediach społecznościowych może wzmacniać przekaz wyrażany przez działania dyplomatyczne na morzu i stanowić ich przedłużenie, a także budować świadomość społeczną na temat kultury morskiej i roli morskiego rodzaju sił zbrojnych.

Utrzymujące się zagrożenie epidemiczne rodzi wreszcie nowe możliwości prowadzenia dostosowanych do niego działań humanitarnych, z powodzeniem wykorzystywanych w historii dyplomacji morskiej. Taki sposób wykorzystania swoich sił zweryfikowała w skali krajowej Marynarka Wojenna Stanów Zjednoczonych, kierując do obciążonych pandemią Nowego Jorku i Los Angeles okręty szpitalne typu *Mercy*. Okręty tej klasy i inne zasoby marynarki wojennej przeznaczone do działań humanitarnych mogą zostać potencjalnie wykorzystane do udzielenia wsparcia nadmorskim społecznościom dotkniętym pandemią zarówno w swoim kraju jak i poza jego granicami, umacniając pozycję państwa udzielającego pomocy i wpisując się tym samym w działania z obszaru dyplomacji morskiej.

Podsumowanie

Pierwsze zakażenia CoViD-19 na pokładzie *USS Theodore Roosevelt* ujawniły wrażliwość okrętów wojennych na rozprzestrzenianie się nowego koronawirusa i brak adekwatnych środków zaradczych. Z wczesnych doświadczeń U.S. Navy szybko musiały skorzystać floty wojenne na całym świecie. Dostęp do szczepionek w zasadniczy sposób zmienił sytuację marynarzy w drugim roku pandemii, co udowadnia przypadek lotniskowca *HMS Queen Elisabeth*, oraz jego porównanie z sytuacją koreańskiej jednostki *Munmu Daewang*. Szczepienia okazały się kluczowym elementem zwalczania negatywnego wpływu pandemii na bezpieczeństwo morskie. W przypadku okrętów wojennych wyszczepiona załoga, w połączeniu z dodatkowymi obostrzeniami i regularnym przeprowadzaniem testów marynarzy, gwarantuje zachowanie gotowości do wykonywania zadań przez okręt i jego załogę nawet po pojawieniu się na jego pokładzie patogenu. Żadne standardy postępowania nie zmieniają faktu, że okręt

wojenny pozostaje doskonałym środowiskiem rozwoju choroby zakaźnej przenoszonej drogą kropelkową. Szczepienia są zatem głównym sposobem na zapewnienie bezpieczeństwa marynarzom i skuteczności okrętom na morzu. Dzięki nim możliwe staje się zintensyfikowanie działań w obszarze dyplomacji morskiej, czego najlepszym przykładem był zakończony niedawno rejs grupy lotniskowca *HMS Queen Elisabeth*. Pozwalają one na kontynuację tradycyjnych praktyk w dyplomacji znanych sprzed pandemii, przy równoległym rozwijaniu nowych sposobów realizowania celów politycznych na morzach. Niezależnie od wątpliwości towarzyszących wprowadzeniu obowiązku szczepień w poszczególnych państwach, w świetle zebranych wyników badań szczepienie marynarzy przeciwko CoViD-19 winno być dziś warunkiem pełnienia służby na okręcie tak oczywistym, jak szczepienia przeciw chorobom tropikalnym dla żołnierzy pełniących służbę podczas misji zagranicznych.

Literatura

- Aiyegbusi, O.L., Hughes, S.E. i in., 2021, *Symptoms, complications and management of long COVID: a review*, *Journal of the Royal Society of Medicine*, 114(9), s. 428-442
- Beale, J., Shearing, H., 2021, *HMS Queen Elisabeth: Covid outbreak on Navy flagship*, BBC, <https://www.bbc.com/news/uk-57830617> (22.01.2022 r.)
- Biskup, P., 2021, *Zwrot od Europy ku Azji i Pacyfikowi w nowej brytyjskiej strategii globalnej*, *Polski Instytut Spraw Międzynarodowych*, https://pism.pl/publikacje/Zwrot_od_Europy_ku_Azji_i_Pacyfikow_i_w_nowej_brytyjskiej_strategii_globalnej (22.01.2022 r.)
- Brooke-Holland, L., 2021, *Integrated Review 2021: The Defence tilt to the Indo-Pacific*, *House of Commons Library*, s. 5
- Bylicki O., Delarbre D. i in., 2021, *Neutralizing antibody response to SARS-CoV-2 persists 9 months post symptom onset in mild and asymptomatic patients*, *International Journal of Infectious Diseases* 112, s. 9
- Choi S., *Virus-hit Cheonghae unit to arrive home on aerial tankers*, *Yonhap News Agency*, <https://en.yna.co.kr/view/AEN20210720002400325> (dostęp 22.01.2022 r.)

- Command Investigation Concerning Chain of Command Actions with Regard to COVID-19 Onboard USS Theodore Roosevelt (CVN 71)*, 2020, United States Department of the Navy.
- Danilov, P.B., *Cold Response 2020 Cancelled*, High North News, <https://www.highnorthnews.com/en/cold-response-2020-cancelled> (22.01.2022 r.)
- Davidson, B., 2009, *Modern Naval Diplomacy – A Practitioner’s View*, *Journal of Military and Strategic Studies*, 11(1-2), s. 35
- Investigation de l’épidémie de COVID-19 au sein du GroupeAéronaval 21 janvier – 13 avril 2020*, 2020, Ministère des Armées, Centre d’épidémiologie et de santé publique des armées, Paris, s. 36.
- Kasper, M.R. i in., 2020, *An Outbreak of Covid-19 on an Aircraft Carrier*, *The New England Journal of Medicine* 383(25), s. 2420
- LaGrone, S., 2020, *Navy Identifies Carrier Roosevelt Sailor Who Died From COVID-19*, U.S. Naval Institute, <https://news.usni.org/2020/04/16/navy-identifies-carrier-roosevelt-sailor-who-died-from-covid-19> (dostęp 22.01.2022 r.)
- Martin B., Brahmhatt T., 2021, *Readiness Implications of Coronavirus Infections on U.S. Navy Ships*, RAND Corporation, s. 8
- Neergard, L., Perrone, M., 2020, *US panel endorses widespread use of Pfizer COVID-19 vaccine*, AP News, <https://apnews.com/article/us-experts-convene-pfizer-vaccine-virus-4a798b8073c845e60305479e4d94b786> (dostęp 22.01.2022 r.)
- Pyć, D., 2013, *Bezpieczeństwo Morskie*, [w:] D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiórowska, *Leksykon prawa morskiego – 100 podstawowych pojęć*, C.H. Beck, s. 71
- Sanden, S. (red.), 2014, *Mental Readiness for Maritime International Operation: Procedures Developed by the Norwegian Navy*, *International Maritime Health* 65(2), s. 93
- Snodgrass, G., 2020, *Return Crozier to the Roosevelt, Restore Faith in the Navy*, U.S. Naval Institute, <https://blog.usni.org/posts/2020/04/17/return-crozier-to-the-roosevelt-restore-faith-in-the-navy> (dostęp 22.01.2022 r.)
- South Korean destroyer heads back home from Africa after pandemic hits anti-piracy unit*, Yonhap News Agency, <https://en.yna.co.kr/view/AEN20210721003000325> (dostęp 22.01.2022 r.)
- Strategiczna Koncepcja Bezpieczeństwa Morskiego Rzeczypospolitej Polskiej*, 2017, Biuro Bezpieczeństwa Narodowego,

Walczak, F., 2022. *Pandemia CoViD-19 i potencjalne wyzwania dla bezpieczeństwa morskiego*, Przegląd Geopolityczny, 39, s. 114-129.

https://www.bbn.gov.pl/ftp/dok/SKBM_RP.pdf (dostęp 22.01.2022 r.)

Szubrycht, T., 2006. *Współczesne Aspekty Bezpieczeństwa Państwa*, Zeszyty Naukowe Akademii Marynarki Wojennej, Nr 4(167), s. 96.

CoViD-19 pandemic and potential threats to maritime security

The CoViD-19 has struck global maritime security in a particular way. As early as in March 2020, the pandemic appeared on aircraft carrier USS Theodore Roosevelt, forcing its crew to cease its deployment. Similar outbreaks brought maritime activities of warships to a halt worldwide. Warships have proven to be particularly susceptible to pandemics. The outbreaks forced naval forces to rethink their procedures related to prevention of infectious diseases onboard. These amendments, together with wide-scale vaccination campaigns, result in visible successes. However, due to new coronavirus variants still emerging, the situation requires further assessment. Reduced activities of naval forces in the wake of pandemic hamper their ability to perform activities below threshold of war and naval diplomacy. It is therefore crucial to balance necessary health requirements with ability to perform naval operations. The purpose of this article is to characterize the most important threats for international security arising as a result of the CoViD-19 pandemic, as well as to introduce possible solutions for further countermeasures against such threats.

Key words: Maritime security, naval diplomacy, CoViD-19.